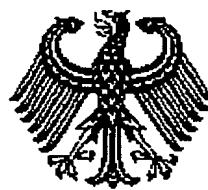


## BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



REC'D 27 SEP 2004

WIPO PCT

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung  
einer Patentanmeldung**

Best Available Copy

**Aktenzeichen:** 103 37 575.9

**Anmeldetag:** 14. August 2003

**Anmelder/Inhaber:** Wilhelm Karmann GmbH, 49084 Osnabrück/DE

**Bezeichnung:** Kraftfahrzeug mit einem beweglichen Dachteil

**IPC:** B 60 J 7/08

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.**

München, den 6. September 2004  
Deutsches Patent- und Markenamt

Der Präsident

Im Auftrag

**PRIORITY  
DOCUMENT**

SUBMITTED OR TRANSMITTED IN  
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

Zusammenfassung

Kraftfahrzeug mit einem beweglichen Dachteil

5

Bei einem Kraftfahrzeug mit wenigstens einem beweglichen Dachteil, das im geschlossenen Zustand fahrzeugfrontseitig an einen Windschutzscheibenrahmen und mit seitlichen Außenbereichen jeweils an einen Unterstützungssträger anschließt, sind die Unterstützungssträger in seitliche Holme des Windschutzscheibenrahmens verlagerbar und in einem durch den seitlichen Holm gebildeten Aufnahmekanal im Bereich ihres fahrzeugfrontseitigen Endes und im Austrittsbereich aus dem seitlichen Holm jeweils mittels einer Rollenlagerung spielfrei und mit definiertem Abstand zur Wandung des Aufnahmekanals geführt.

20

25

30

Eine optimierte Führung und Stabilität wird ebenfalls erreicht, wenn der Unterstützungssträger an seinem fahrzeugheckseitigen Ende zur zentrierten Aufnahme an einer Verriegelungseinrichtung an einem hinteren Dachteil vorgesehen ist, wobei die Verriegelungseinrichtung mit einem eine zentrierende Aufnahme aufweisenden, zylindrischen Verschlusselement ausgebildet ist, in dem ein wippenartig gelagerter, zum Eingreifen in eine Ausparung des Unterstützungssträgers ausgelegter Verriegelungshebel angeordnet ist. Alternativ kann in dem Verschlusselement ein mit einem Rastelement verbundener Längsschieber angeordnet sein, bei dessen Verschiebung

Wilhelm Karmann GmbH  
Karmannstraße 1  
D-49016 Osnabrück

Kk P-00716  
13.08.2003

33

das Rastelement in eine Rastaussparung am Unterstützungsträger eingreift oder diese freigibt.

5 / 8

5

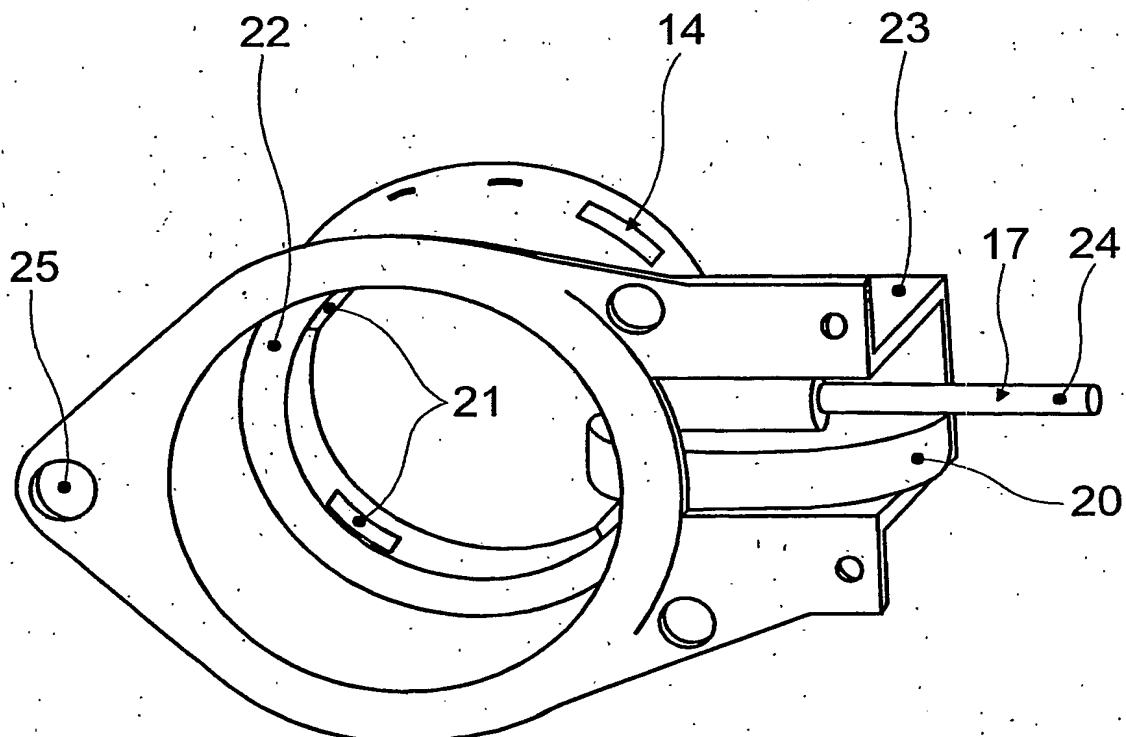


Fig. 5

Kraftfahrzeug mit einem beweglichen Dachteil

5 Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug mit wenigstens einem beweglichen Dachteil, das im geschlossenen Zustand fahrzeugfrontseitig an einem Windschutzscheibenrahmen und mit seitlichen Außenbereichen jeweils an einen Unterstützungsträger anschließt, wobei  
10 die Unterstützungsträger zur Ausbildung eines offenen Dachbereichs zumindest bereichsweise in seitliche Holme des Windschutzscheibenrahmens verlagerbar sind.

15 Aus der DE 202 01 411 U1 ist ein derartiges Kraftfahrzeug, welches beispielsweise als Cabriolet- oder Targa-Fahrzeug ausgebildet sein kann, bekannt. Bei diesem Kraftfahrzeug bieten die in seitliche Holme des Windschutzscheibenrahmens verlagerbaren Unterstützungsträger im geschlossenen Zustand des Fahrzeugs ein stabile Auflage für das wenigstens eine bewegliche Dachteil und im offenen Zustand des Fahrzeugverdecks, bei dem das Dachteil manuell entfernt oder über einen Gelenkmechanismus im Heckbereich des Fahrzeugs abgelegt sein kann, eine Verstärkung für die seitlichen Holme des Windschutzscheibenrahmens, wodurch bei einer Belastung des Windschutzrahmens mit dem Fahrzeuggewicht, wie es bei einem Überschlag auftreten kann, ein verstärkter Schutz für die Insassen besteht.

30 Verbesserungsbedürftig ist bei diesem Kraftfahrzeug jedoch die Führung der Unterstützungsträger bei

ihrer Bewegung zwischen einer ersten Endposition im in den seitlichen Holm des Windschutzscheibenrahmens versenktem Zustand und einer zweiten Endposition an einem hinteren Dachteil bei geschlossenem Fahrzeugdach. Zum 5 einen birgt die vorgeschlagene Ausgestaltung der A-Säulen des Windschutzscheibenrahmens mit einem Aufnahmekanal, welcher in seinen Ausmaßen im Wesentlichen exakt der Quererstreckung der Unterstützungsträger entspricht, die Gefahr eines sogenannten "Schubladeneffektes", d. h. eines Verkanntens der beiderseitigen Unterstützungsträger bei ihrer Verlagerung zwischen den beiden Endpositionen, und zum anderen ist die Stabilität 10 der Dachrahmenkonstruktion mit der vorgeschlagenen Anlagerung der seitlichen Unterstützungsträger an dem hinteren Dachteil hier begrenzt.

Es ist daher Aufgabe der vorliegenden Erfindung, bei einem Kraftfahrzeug der eingangs genannten Art einen hinsichtlich Verklemmschutz und Dachstabilität verbesserten Mechanismus zur Verlagerung der seitlichen Unterstützungsträger zwischen ihren Endpositionen zu schaffen.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch ein 25 Kraftfahrzeug nach den Merkmalen des Patentanspruches 1 gelöst, wobei die Unterstützungsträger in einem durch den zugeordneten seitlichen Holm des Windschutzscheibenrahmens gebildeten Aufnahmekanal im Bereich ihres fahrzeugfrontseitigen Endes und im Bereich des Aus- 30 tritts aus dem oberen Ende des seitlichen Holms jeweils mittels einer Rollenlagerung spielfrei und mit defi-

niertem Abstand zur Wandung des Aufnahmekanals geführt sind.

5 Mit der erfindungsgemäßen Rollenlagerung der Unterstützungsträger in den seitlichen Holmen des Windschutzscheibenrahmens wird vorteilhafterweise dem sogenannten Schubladeneffekt entgegengewirkt und eine problemlose synchrone Verlagerung der beiderseits des Windschutzscheibenrahmens angeordneten Unterstützungsträger 10 zwischen deren Endpositionen gewährleistet.

Des Weiteren wird die der Erfindung zugrunde liegende Aufgabe mit einer Ausgestaltung eines Kraftfahrzeugs gemäß den Merkmalen des Patentanspruches 8 gelöst, wobei hier der Unterstützungsträger an seinem 15 fahrzeugheckseitigen Ende zur zentrierten Aufnahme an einer Verriegelungseinrichtung an einem hinteren Dachteil vorgesehen ist, und wobei die Verriegelungseinrichtung mit einem zentrierende Aufnahme aufweisenden, zylindrischen Verschlusselement ausgebildet ist, in dem ein wippenartig gelagerter Verriegelungshobel angeordnet ist, welcher zum Eingreifen in eine Aussparung an dem fahrzeugheckseitigen Ende des Unterstützungsträgers in Verriegelungsposition ausgelegt ist.

25 Eine derartige Ausgestaltung des Kontaktbereichs des seitlichen Unterstützungsträgers mit dem im geschlossenen Zustand des Fahrzeugdachs angrenzenden Dachteil ermöglicht auf konstruktiv einfache Weise eine 30 sichere Arretierung des seitlichen Unterstützungsträ-

gers an dem hinteren Dachteil, wodurch die Stabilität des Daches im geschlossenen Verdeckzustand erhöht wird.

5        Gleiches wird durch eine alternative Ausführung gemäß Patentanspruch 13 erreicht, wenn in dem zylindrischen Verschlusselement der Verriegelungseinrichtung ein mit einem Rastelement verbundener Längsschieber angeordnet ist, bei dessen Verschiebung das Rastelement in eine Rastaussparung an dem fahrzeugheckseitigen Ende 10 des Unterstützungsträgers eingreift oder diese freigibt.

15        Eine besonders sichere Führung der Unterstützungs-träger zwischen ihren Endpositionen wird dann erreicht, wenn eine Rollenlagerung der Unterstützungsträger in den seitlichen Holmen des Windschutzscheibenrahmens gemäß den Merkmalen des Patentanspruches 1 mit einer zentrierten Führung und Verriegelung der Unterstützungsträger an dem hinteren Dachelement gemäß den Merkmalen des Patentanspruches 8 oder 13 kombiniert wird. 20

25        Weitere Vorteile und vorteilhafte Ausgestaltungen des Gegenstandes nach der Erfindung sind der Beschreibung, der Zeichnung und den Patentansprüchen entnehmbar.

30        Zwei Ausführungsbeispiele eines erfindungsgemäß ausgestalteten Kraftfahrzeugs sind in der Zeichnung schematisch vereinfacht dargestellt und werden nachfolgend näher erläutert.

Es zeigt:

Fig. 1 ein erfindungsgemäßes, in Targa-Bauweise ausgebildetes Kraftfahrzeug mit geschlossenem Dach in einer schematisierten Seitenansicht;

5 Fig. 2 das Kraftfahrzeug gemäß Fig. 1 mit geöffnetem Dach;

10 Fig. 3 eine schematisierte Seitenansicht eines weiteren erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugs in Cabriolet-Bauweise mit einem vollständig in einem Aufnahmerraum im Heckbereich des Fahrzeugs ablegbarem Verdeck, welches in Fig. 3 in zwei unterschiedlichen Positionen während eines Öffnungs- oder Schließvorgangs gezeigt ist;

20 Fig. 4 eine teilweise aufgebrochene Draufsicht auf das Kraftfahrzeug nach Fig. 3;

25 Fig. 5 eine dreidimensionale Detailansicht eines hülsenartigen Gehäuseteils eines seitlichen Holms eines Windschutzscheibenrahmens mit einer Rollenlagerung zur Führung eines zugeordneten Unterstützungsträgers;

30 Fig. 6 eine Draufsicht auf das fahrzeugfrontseitig Ende eines Unterstützungsträgers mit einer Rollenlagerung;

Fig. 7 eine dreidimensionale Seitenansicht der  
Rollenlagerung der Fig. 6 in Alleinstel-  
lung;

5

Fig. 8 einen schematisierten Längsschnitt durch  
das heckseitige Ende eines Unterstützungs-  
trägers und eine erste Ausführung eines  
Verschlusselementes einer Verriegelungsein-  
richtung an einem hinteren Dachteil; und

10

Fig. 9 einen schematisierten Längsschnitt durch  
das heckseitige Ende des Unterstützungs-  
trägers gemäß Fig. 8 und eine zweite Aus-  
führung des Verschlusselementes der Ver-  
riegelungseinrichtung an dem hinteren  
Dachteil.

15

20

25

In den Fig. 1 bis Fig. 3 ist ausschnittsweise ein  
Kraftfahrzeug 1 dargestellt, welches ein Dach 2 auf-  
weist. Das Dach 2 schließt in geschlossenem Zustand  
fahrzeugfrontseitig an einen Windschutzscheibenrahmen 3  
an, welcher eine Windschutzscheibe 4 umgreift und A-  
Säulen des Kraftfahrzeuges 1 bildende seitliche Holme 5  
und ein oberes Querrahmenteil 6 umfasst.

Das Dach 2 weist vorliegend ein bewegliches Dach-  
teil 7 auf, welches in geschlossenem Zustand des Daches  
2 an seitlichen Unterstützungsträgern 8, welche das  
Dach 2 stabilisieren, anliegt. Heckseitig schließt das  
bewegliche Dachteil 7 an ein hinteres Dachteil 9 an.

11

Bei der Ausführung gemäß Fig. 1 und Fig. 2, bei  
der das Kraftfahrzeug 1 in Targa-Bauweise ausgebildet  
ist, ist das hintere Dachteil 9 starr angeordnet und  
mit einer Heckscheibe 10 ausgebildet. Das bewegliche  
Dachteil 7, welches z. B. aus Metall oder Kunststoff  
oder Plexiglas bestehen kann, kann hier zur Ausbildung  
eines offenen Dachbereichs 2 manuell vollständig ent-  
fernt werden. Nach Entfernen des mittleren beweglichen  
Dachteils 7 und Freigabe einer Dachöffnung 2A können  
die nunmehr nicht mehr benötigten seitlichen Unterstüt-  
zungsträger 8 durch Öffnen einer Verriegelungseinrich-  
tung 11 in ihrem Kontaktbereich mit dem hinteren Dach-  
teil 9 in die seitlichen Holme 5 des Windschutzschei-  
benrahmens 3 versenkt werden.

In Fig. 3 und Fig. 4 ist eine weitere Ausbildung  
eines Kraftfahrzeugs 1' gezeigt, das als Cabriolet-  
Fahrzeug ausgebildet ist. Das bewegliche Dachteil 7'  
schiebt sich hier bei einer Öffnungsbewegung des Daches  
2' über das hintere Dachteil 9', wonach beide Dachteile  
7', 9' um eine gemeinsame Schwenkachse 32, die im Heck-  
bereich des Kraftfahrzeugs 1' liegt, nach unten in ei-  
nen Stauraum verlagert werden. Hierzu kann ein beliebi-  
ger bekannter Hebelmechanismus eingesetzt werden.

Es versteht sich, dass bei Alternativausführungen  
zu den beiden gezeigten Ausgestaltungen des Kraftfahr-  
zeugs 1 bzw. 1' auch mehrere bewegliche Dachteile vor-  
gesehen sein können und dass das hintere Dachteil meh-  
rere Abschnitte umfassen kann.

Bei den gezeigten Ausführungen bilden die seitlichen Holme 5 zur Aufnahme des Unterstützungsträgers 8 bei geöffnetem Dach 2 bzw. 2' jeweils einen Aufnahmekanal 12 aus, in dem der betreffende Unterstützungsträger 8 im Bereich seines fahrzeugfrontseitigen Endes mit einer ersten Rollenlagerung 13 und im Bereich seines Austritts aus dem oberen Ende des seitlichen Holms 5 mit einer zweiten Rollenlagerung 14 spielfrei und mit definiertem Abstand zur Wandung des Aufnahmekanals 12 geführt ist.

Insbesondere in Fig. 6 und Fig. 7 ist näher ersichtlich, dass der Unterstützungsträger 8 bei der gezeigten Ausführung an seinem fahrzeugfrontseitigem Ende zur Ausbildung der ersten, fahrzeugfrontseitigen Rollenlagerung 13 eine wenigstens annähernd sternförmige Halteeinrichtung 15 aufweist, an deren Zacken drei koplanar gelagerte Rollen 16 gehalten sind.

Die Anzahl der an der Innenwandung des Aufnahmekanals 12 laufenden Rollen 16, welche hier aus gummiartigem Material gebildete Räder darstellen, kann bei Ausführungen, welche von der bevorzugten gezeigten Dreipunktlagerung abweichen, beliebig variieren.

Wie insbesondere Fig. 5 zu entnehmen ist, ist die dem Austrittsbereich des Unterstützungsträgers 8 aus dem seitlichen Holm 5 zugeordnete zweite Rollenlagerung 14 im Bereich einer Antriebseinrichtung 17 für den Unterstützungsträger 8 angeordnet. Die Antriebseinrich-

14  
Wilhelm Karmann GmbH  
Karmannstraße 1  
D-49016 Osnabrück

Kk P-00716  
13.08.2003

9

tung 17 umfasst dabei eine in Längsrichtung des Unter-  
stützungsträgers 8 an diesem ausgebildete Zahnleiste 18  
und ein damit in Eingriff stehendes, von einem An-  
triebsmotor 19 antreibbares Ritzel 20.

5

Die zweite Rollenlagerung 14 ist vorliegend durch  
vier als Walzen ausgeführte Rollen 21 gebildet, welche  
den Unterstützungsträger im Bereich seines Austritts  
aus dem seitlichen Holm 5 zusätzlich zu dem Ritzel 20  
10 der Antriebseinrichtung 17 führen. Die Rollen 21 sind  
dabei kreisförmig in einem hülsenartigen Gehäuseteil 23  
im Bereich eines einen Anschlag bildenden Absatzes 22,  
welcher für den Unterstützungsträger 8 dessen fahrzeug-  
heckseitige Endposition bestimmt, angeordnet.

15

Das hülsenartige Gehäuseteil 23 ist zweckmäßiger-  
weise als ein in Fig. 5 gezeigtes separates, an dem  
seitlichen Holm 5 des Windschutzscheibenrahmens 3 über  
vorliegend drei Schraubverbindungen 25 befestigbares  
20 Bauteil ausgeführt.

20

Der elektrische Antriebsmotor 19 dient bei den ge-  
zeigten Ausführungen als zentraler Antriebsmotor für  
beide Unterstützungsträger 8, weshalb er im Wesentli-  
chen fahrzeugmittig an dem Windschutzscheibenrahmen 3  
25 angeordnet ist und über entsprechend gebogene Wellen 24  
in Fahrzeugquerrichtung mit dem jeweils mit dem Unter-  
stützungsträger 8 zusammenwirkenden Ritzel 20 verbunden  
ist.

30

10

Durch den Einsatz eines zentralen Antriebsmotors wird neben der Rollenlagerung der Unterstützungsträger 8 in den seitlichen Holmen 5 des Windschutzscheibenrahmens 3 weiterhin einem Schubladeneffekt beim Bewegen der Unterstützungsträger 8 in den seitlichen Holmen 5 entgegengewirkt, da aufgrund der synchronisierten Bewegung der beiden Unterstützungsträger 8 ein Verkanten oder Verklemmen in Folge eines unterschiedlichen Antriebs der Unterstützungsträger vermieden wird.

10

Bei einer entsprechenden Zwangssynchronisation kann diese Wirkung gegebenenfalls auch bei Einsatz von zwei Antriebsmotoren erreicht werden, wenngleich eine solche Lösung mit höherem Aufwand verbunden ist.

15

Anstelle eines Antriebs der Unterstützungsträger 8 durch einen elektrischen Antriebsmotor kann in einer Alternativausführung auch ein hydraulischer oder pneumatischer Antrieb Anwendung finden. Auch ist es möglich, die Verlagerung der Unterstützungsträger 8 manuell ohne Antriebsmotor vorzusehen.

20

Bei der Ausgestaltung des Kraftfahrzeuges 1' als Cabriolet gemäß Fig. 3 und Fig. 4 ist der vordere Endbereich des beweglichen Dachteils 7' über eine elastisch verformbare Verbindung 26, hier ein Federstahlblech, mit einer den Unterstützungsträger 8 teilweise oder vollständig umgreifenden Hülse 27 verbunden.

25

Alternativ kann bei einer weiteren Ausführung auch vorgesehen sein, dass das bewegliche Dachteil mit der

30

Hülse mittels eines für jede Fahrzeugseite vorgesehenen Dreiecklenkers mit einer Kugelkopf-Lagerung an dem beweglichen Dachteil verbunden ist.

5 Die Hülse 27 weist im gezeigten Ausführungsbeispiel eine Ausnehmung auf, durch die hindurch ein Ritzel 28 in die nutenartige Zahnleiste 18 des Unterstützungsträgers 8 eingreifen kann.

10 Die Hülse 27 ist nahezu spielfrei auf dem Unterstützungsträger 8 gehalten und auf diesem längsbeweglich, wodurch mittels manuellem Antrieb oder durch Antrieb des Ritzels 28 die Längsverschiebung des an der Hülse 27 hängenden mittleren Dachteils 7' bewirkt werden kann. Um beim Verlagern des mittleren Dachteils 7' bei einer Öffnungsbewegung des Dachs 2' eine Kollision mit dem dahinter liegenden Dachteil 9' zu vermeiden, ist ein in einem seitlichen Rahmenteil 29 schwenkbar angeordneter Aufsteller 30 vorgesehen, welcher senkrecht zur Längsachse des seitlichen Rahmenteils aufschwenkbar ist, um somit bei einer Rückwärtsverlagerung des Dachteils 7' auf dessen rückwärtigen Teil im Sinne eines Anhebens einzuwirken und damit das Überlaufen des hinteren Dachteils 9' zu ermöglichen. Die Aufsteller 30 und die Ritzel 28 sind jeweils separat miteinander synchronisiert.

30 An seinem fahrzeugheckseitigen Ende weist der Unterstützungsträger 8 einen konusförmigen Bereich 31 auf, welcher zur Aufnahme an einer ersten Ausführung der Verriegelungseinrichtung 11 gemäß Fig. 8 oder einer

zweiten Verriegelungseinrichtung 11' gemäß Fig. 9 an dem hinteren Dachteil 9' vorgesehen ist. Der konusförmige Bereich 31 ist vorliegend auf einfachste Weise als separates Bauteil ausgeführt und auf den fahrzeugheckseitigen Endbereich des Unterstützungsträgers 8 aufgesteckt und daran vernietet. Selbstverständlich kann der Fachmann hier auch eine andere geeignete Ausgestaltung wählen, wobei anstelle einer Konusform auch eine Teilkugelform vorgesehen sein kann.

10 Die Verriegelungseinrichtung 11 bzw. 11' ist mit einem zylindrischen Verschlusselement 34 bzw. 34' ausgebildet, welches im Wesentlichen ein zylindrisches Drehteil darstellt, über das die Hülse 27 führbar ist, und welches eine zentrierende Aufnahme - hier einen Aufnahmekegel 33 bzw. 33' - für das heckseitige Ende 31 des Unterstützungsträgers 8 aufweist.

20 In dem in Fig. 8 gezeigten Verschlusselement 34 ist ein wippenartig gelagerter Verriegelungshebel 35 angeordnet, welcher zum Eingreifen in eine Aussparung 36 an dem konischen Ende 31 des Unterstützungsträgers in einer Verriegelungsposition der Verriegelungseinrichtung 11 ausgelegt ist. Zum Eingreifen in die Aussparung 36, welche vorliegend als eine Querbohrung an einem eingeschraubten Endfortsatz 37 des Unterstützungsträgers 8 ausgebildet ist, weist der Verriegelungshebel 35 an seinem dem Unterstützungsträger 8 zugewandten Ende einen Haken 38 auf.

Wilhelm Karmann GmbH  
Karmannstraße 1  
D-49016 Osnabrück

Kk P-00716  
13.08.2003

13

Der Verriegelungshebel 35 ist in dem Verschluss-  
element 34 derart gelagert, dass er bei Einführung des  
konusförmigen Endes 31 des Unterstützungsträgers 8 in  
den Aufnahmekegel 33 des Verschlusselements 34 aus ei-  
5 ner Ruheposition in die Verriegelungsposition überführt  
wird, wofür der Verriegelungshebel 35 an seinem dem  
Unterstützungsträger 8 zugewandten Ende 35A mit einer  
Feder 39 zusammenwirkt und an seinem dem Unterstüt-  
zungsträger 8 abgewandten Ende 35B mit der auf dem Ver-  
10 schlusselement 34 geführten, mit dem hinteren Dachteil  
9' verbundenen Hülse 27 zusammenwirkt.

Im nicht verriegelnden Zustand der Verriegelungs-  
einrichtung 11 ist die Hülse 27 an deren dem Unterstüt-  
zungsträger 8 zugewandten Ende durch eine Arretierungseinrich-  
15 tung 40 axial gehalten. Die Arretierungseinrich-  
tung 40 ist mit einem Hebelement 41 ausgebildet, wel-  
ches im nicht verriegelnden Zustand der Verriegelungs-  
einrichtung 11 mit einem ersten Hebelende 41A in den  
20 Aufnahmekegel 33 des Verschlusselements 34 ragt und mit  
einem zweiten Hebelende 41B durch die Kraft eines Fe-  
derelements 42 in eine über den Außenumfang des zylind-  
rischen Verschlusselements 34 ragende, die Hülse 27  
axial haltende Position verschoben ist.

Bei Einführung des konusförmigen Endes 31 des Un-  
terstützungsträgers 8 in den Aufnahmekegel 33 des Ver-  
schlusselements 34 übt das konusförmige Ende 31 des  
Unterstützungsträgers 8 auf das erste Hebelende 41A des  
30 Hebelements 41 eine Kraft aus, durch die es in seinem  
Lagerpunkt entgegen der Kraft des Federelements 42 der-

16  
Wilhelm Karmann GmbH  
Karmannstraße 1  
D-49016 Osnabrück

Kk P-00716  
13.08.2003

14

art verschwenkt wird, dass das zweite Hebelende 41B innerhalb des Außenumfangs des Verschlusselements 34 liegt, so dass die Hülse 27 darüber in Richtung des Unterstützungsträgers gleiten kann und den Verriegelungshebel 35 freigibt. Indem die bezüglich ihrer Längsbewegung freigegebene Hülse 27 sich nach vorne bzw. in Richtung des Unterstützungsträgers 8 bewegt, wird nämlich das den Unterstützungsträger 8 abgewandte Ende 35B des Verriegelungshebels 35 von der Hülse 27 freigegeben, womit dieser durch die Kraft der Feder 39 derart verschwenkt wird, dass das dem Unterstützungsträger 8 zugewandte Ende 35A mit dem Haken 38 in die Aussparung 36 an dem konusförmigen Ende 31 des Unterstützungsträgers 8 gedrückt wird.

15

In diesem verrasteten Zustand besteht über den Unterstützungsträger 8 eine stabile Verbindung zwischen dem eine A-Säule bildenden seitlichen Holm 5 des Windschutzscheibenrahmens 3 und dem hinteren Dachteil 9.

20

Zum Entriegeln der Verriegelungseinrichtung 11 wird die Hülse 27 analog in Fahrzeugheckrichtung verschoben, wobei die Hülse 27 das Hebelement 41 der Arretierungseinrichtung 40 überfährt und gegen das dem Unterstützungsträger 8 abgewandte Ende 35B des Verriegelungshebels 35 drückt, so dass der Verriegelungshebel 35 entgegen der Kraft der Feder 39 mit seinem dem Unterstützungsträger 8 zugewandten Ende 35A aus dem Eingriff mit der Aussparung 36 an dem konusförmigen Ende 31 des Unterstützungsträgers 8 verschwenkt wird und den Unterstützungsträger 8 somit freigibt.

Nach Freigabe der beiderseits des Kraftfahrzeugs 1 angeordneten Unterstützungsträger 8 kann das Dach 2 zur Ausbildung der Dachöffnung 2A abgelegt werden, und 5 die Unterstützungsträger 8 können in den seitlichen Holmen 5 des Windschutzscheibenrahmens 3 versenkt werden. Die Verriegelung des Unterstützungsträgers 8 im in 10 den seitlichen Holm 5 eingefahrenen Zustand erfolgt vorliegend über eine Selbsthemmung der Antriebseinrich- 15 tung 17, jedoch kann dabei auch jede andere geeignete Verriegelungseinrichtung vorgesehen werden, welche den Unterstützungsträger 8 in seiner zweiten Endposition sichert.

Bei der Ausführung der Verriegelungseinrichtung 20 11' gemäß Fig. 9 weist der Unterstützungsträger 8 an seinem fahrzeugheckseitigen Ende ebenfalls einen konus- oder gegebenenfalls teilkugelförmigen Bereich 31 auf, welcher zur Aufnahme in einem Aufnahmekegel 33' der an dem hinteren Dachteil 9' befestigten Verriegelungsein- 25 rrichtung 11' vorgesehen ist. Der Aufnahmekegel 33' ist auch hier an einem zylindrischen Verschlusselement 34' ausgebildet, in dem ein mit einem Rastelement 42 ver- bundener Längsschieber 44 angeordnet ist, bei dessen Verschiebung das Rastelement 42 in eine Rastaussparung 43 an dem konischen oder teilkugelförmigen Ende des Unterstützungsträgers 8 eingreift oder diese freigibt.

Das Rastelement 42 und der Längsschieber 44 stel- 30 len dabei Teile eines Gelenkmechanismus 45 dar, welcher weiters einen diese beiden Elemente des Gelenkmechanis-

mus 45 verbindenden Hebel 46 aufweist, der bei einer Längsverschiebung des Längsschiebers 44 schräg zwischen dem Längsschieber 44 und dem hierzu im Wesentlichen senkrecht angeordneten Rastelement 42 verschwenkt wird 5 und dabei das Rastelement 42 in seiner Einbaulage radial zu dem Verschlusselement 34 verschiebt.

Das Rastelement 42 ist in der Art eines Querschiebers mit einer den Durchtritt eines Fortsatzes 48 des Unterstützungsträgers 8 erlaubenden Bohrung 49 ausgebildet und in seiner Einbaulage derart verschiebbar, dass es mit der Bohrung eines Aufnahmerraums 50, welcher sich an den Aufnahmekegel 33 anschließt und zur Aufnahme des Fortsatzes 48 des Unterstützungsträgers 8 in 15 Verriegelungsposition vorgesehen ist, fluchtet oder dass es den Querschnitt der Bohrung verengt.

In einer entriegelnden Stellung ist der Längsschieber 44 durch die gegen einen Absatz 44A desselben entgegen der Kraft einer Feder 47 drückende Hülse 27 in eine dem Unterstützungsträger 8 abgewandte Endposition bzw. Ruheposition verschoben, in der die Bohrung 49 des Rastelements 42 mit der Bohrung des Aufnahmerraums 50 im Wesentlichen fluchtet und der Fortsatz 48 des Unterstützungsträgers 8 ungehindert in den Aufnahmerraum 50 25 eingeführt werden kann.

Zur Überführung des Gelenkmechanismus 45 aus dieser Ruheposition in eine Verriegelungsposition, in der 30 eine feste Verbindung zwischen dem seitlichen Holm 5 und dem hinteren Dachteil 9 über den Unterstützungs-

träger 8 hergestellt ist, wird die Hülse 27 oder ein anderes zur Sicherung des Längsschiebers in der Ruheposition vorgesehenes Element in eine die Feder 47, welche auf den Gelenkmechanismus 45 wirkt, freigebende Position verfahren, was im vorliegenden Fall eine Verschiebung der Hülse 27 in Richtung des Unterstüzungsträgers 8 bedeutet. Die dabei entlastete, zuvor unter Vorspannung stehende Feder 49 drückt den Längsschieber 44 in Richtung des Unterstüzungsträgers 8. Dabei wird über den Hebel 46 das Rastelement 42 aus seiner Ruheposition, in der seine Bohrung 49 mit der Aufnahmebohrung 50 für den Fortsatz 48 des Unterstüzungsträgers 8 fluchtet, in eine den Querschnitt des Aufnahmerraums bzw. der Aufnahmebohrung 50 verengende Position verschoben.

Wenn der axiale Fortsatz 48 des Unterstüzungsträgers 8 mit einer Rastaussparung wie vorliegend einer Ringnut 43 ausgebildet ist und in den Aufnahmerraum 50 eingeführt ist, greift das Rastelement 42 in die Rastaussparung bzw. Ringnut 43 an dem axialen Fortsatz 48 des Unterstüzungsträgers 8 ein und verriegelt somit den Unterstüzungsträger 8 in dem Verschlusselement 34'. Ein solcher Zustand ist prinzipiell in Fig. 9 dargestellt.

Die Hülse 27 ist an dem Verschlusselement 34 bzw. 34' entlang einer in Fig. 9 exemplarisch skizzierten Nut 51 geführt, welche ein der Zahnleiste 18 des Unterstüzungsträgers 8 entsprechendes Zahnprofil aufweist und mit der Zahnleiste 18 des Unterstüzungsträgers 8

fluchtet, so dass die Hülse 27 sowohl über die Nut 51 des Verschlusselements 34 bzw. 34' als auch die Zahnteile 18 des Unterstützungsträgers 8 führbar ist.

5. In einer alternativen Ausführung kann es selbstverständlich auch vorgesehen sein, dass die Hülse eine entsprechende Nut aufweist, mit der diese entlang einer Führungsschiene an dem Unterstützungsträger und dem Verschlusselement entlang geführt ist. In beiden Fällen 10 bietet die Nutenführung den Vorteil eines Verdrehschutzes.

Bei der gezeigten Ausführung ist spiegelbildlich zu der skizzierten Nut 51 eine weitere, identisch ausgebildete Nut an dem Unterstützungsträger 8 und an dem 15 Verschlusselement 34 bzw. 34' ausgebildet, womit die beiden seitlichen Unterstützungsträger 8 und die Verschlusselemente 34 bzw. 34' sogenannte Gleichteile darstellen, welche auf jeder Fahrzeugseite eingesetzt werden können. Durch die Ausgestaltung dieser Bauelemente 20 als Gleichteile können die Kosten für das Dach 2 bzw. 2' deutlich reduziert werden.

Zum automatisierten Öffnen und Schließen des Dachs 2' werden die den Unterstützungsträgern 8 zugeordneten 25 Hülsen 27 und das hiermit verbundene Dachteil 7' motorisch bewegt. Hierfür ist ein in Fig. 4 schematisch angedeuteter Stellmotor 52 an dem beweglichen Dachteil 7' angeordnet, welcher schnurlos über Funk oder Ultrasonic zum Öffnen oder Schließen des Dachs 2' ansteuerbar ist und einen Akkumulator 53 aufweist, welcher bei

Anlage des Dachteils 7 an dem Windschutzscheibenrahmen 3 aufgeladen wird.

Bei einer Ausführungsalternative des Stellmotors 52 kann von dem Antriebsmotor 19 eine an den Unterstützungsträgern 8 in Laufrichtung der Hülse 27 angeordnete Leiterbahn 54, welche beispielsweise eine Kupferschiene darstellt, mit Strom beaufschlagt werden, der an der Hülse 27 durch ein als Schleifkontakt ausgebildetes Kontaktelement 55 abgegriffen wird und zu dem Stellmotor 52 im Dachteil 7' geleitet wird. Die Verbindung zur Masse kann dabei auf der jeweils anderen Fahrzeugseite hergestellt werden. Bei letzter Ausführung kann die Laufrichtung des Stellmotors 52 durch Wechseln der Polarität mittels eines Relais geändert werden.

Die mechanische Verbindung zwischen dem Stellmotor 52 und dem jeweils die Hülse 27 durchgreifenden Ritzel 28 kann auf bekannte Weise durch eine gebogene Welle hergestellt sein.

Die hier bezüglich der Ausführung des Kraftfahrzeugs 1' als Cabriolet beschriebenen Ausführungen können bei Bedarf und entsprechender Adaption selbstverständlich ebenfalls bei der Ausführung des Kraftfahrzeugs 1 als Targa-Fahrzeug Anwendung finden.

Wilhelm Karmann GmbH  
Karmannstraße 1  
D-49016 Osnabrück

Kk P-00716  
13.08.2003

20

Bezugszeichen

- 1, 1' Kraftfahrzeug
- 2, 2' Dach
- 5 2A Dachöffnung
- 3 Windschutzscheibenrahmen
- 4 Windschutzscheibe
- 5 seitlicher Holm
- 6 Querrahmenteil
- 10 7, 7' mittleres, bewegliches Dachteil
- 8, 8' Unterstützungsträger
- 9, 9' hinteres Dachteil
- 10 Heckscheibe
- 11 Verriegelungseinrichtung
- 15 12 Aufnahmekanal
- 13 erste Rollenlagerung
- 14 zweite Rollenlagerung
- 15 Halteinrichtung
- 16 Rollen
- 20 17 Antriebseinrichtung
- 18 Zahnleiste
- 19 Antriebsmotor
- 20 Ritzel
- 21 Rollen
- 25 22 Absatz
- 23 hülsenartiges Gehäuseteil
- 24 Welle
- 25 Schraubverbindung
- 26 elastische Verbindung, Federstahlblech
- 30 27 Hülse
- 28 Ritzel

Wilhelm Karmann GmbH  
Karmannstraße 1  
D-49016 Osnabrück

Kk P-00716  
13.08.2003

26

21

- 29 Rahmenteil
- 30 Aufsteller
- 31 fahrzeugheckseitiges Ende des Unterstützungs-trägers
- 5 32 Schwenkachse
- 33, 33 zentrierende Aufnahme, Aufnahmekegel
- 34, 34 Verschlusselement
- 35 Verriegelungshebel
- 35A erstes Ende des Verriegelungshebels
- 10 35B zweites Ende des Verriegelungshebels
- 36 Aussparung
- 37 Endfortsatz
- 38 Haken
- 39 Feder
- 15 40 Arretierungseinrichtung
- 41 Hebelement
- 41A erstes Hebelende
- 41B zweites Hebelende
- 42 Rastelement
- 20 43 Ringnut
- 44 Längsschieber
- 44A Absatz
- 45 Gelenkmechanismus
- 46 Hebel
- 25 47 Feder
- 48 Fortsatz
- 49 Bohrung
- 50 Aufnahmerraum
- 51 Nut
- 30 52 Stellmotor
- 53 Akkumulator

Wilhelm Karmann GmbH  
Karmannstraße 1  
D-49016 Osnabrück

Kk P-00716  
13.08.2003

22

54           Stromführung  
55           Kontaktelement

Patentansprüche

5. 1. Kraftfahrzeug mit wenigstens einem beweglichen Dachteil (7, 7'), das im geschlossenen Zustand fahrzeugfrontseitig an einen Windschutzscheibenrahmen (3) und mit seitlichen Außenbereichen jeweils an einen Unterstützungsträger (8) anschließt, wobei die Unterstützungsträger (8) zur Ausbildung eines offenen Dachbereichs (2A) zumindest bereichsweise in seitliche Holme (5) des Windschutzscheibenrahmens (3) verlagerbar sind,  
dadurch gekennzeichnet,  
dass die Unterstützungsträger (8) in einem durch den zugeordneten seitlichen Holm (5) des Windschutzscheibenrahmens (3) gebildeten Aufnahmekanal (12) im Bereich ihres fahrzeugfrontseitigen Endes und im Bereich ihres Austritts aus dem oberen Ende des seitlichen Holms (5) jeweils mittels einer Rollenlagerung (13, 14) spielfrei und mit definiertem Abstand zur Wandung des Aufnahmekanals (12) geführt sind.
2. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1,  
dadurch gekennzeichnet,  
dass der Unterstützungsträger (8) an seinem fahrzeugfrontseitigen Ende zur Ausbildung der fahrzeugfrontseitigen Rollenlagerung (13) eine wenigstens annähernd sternförmige Halteeinrichtung (15) aufweist, an der vorzugsweise drei koplanar gelagerte Rollen (16) gehaltert sind.
3. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1 oder 2,

Wilhelm Karmann GmbH  
Karmannstraße 1  
D-49016 Osnabrück

29  
Kk P-00716  
13.08.2003

24

dadurch gekennzeichnet,  
dass die dem Austrittsbereich des Unterstützungsträ-  
gers aus dem seitlichen Holm zugeordnete Rollenlage-  
rung (14) im Bereich einer Antriebseinrichtung (17)  
für den Unterstützungsträger (8) angeordnet ist.

5 4. Kraftfahrzeug nach Anspruch 3,

dadurch gekennzeichnet,  
dass die Antriebseinrichtung (17) eine in Längsrich-  
tung des Unterstützungsträgers (8) an diesem ausge-  
bildete Zahnleiste (18) und ein damit in Eingriff  
stehendes, von einem Antriebsmotor (19) antreibbares  
Ritzel (20) umfasst.

10 15 5. Kraftfahrzeug nach Anspruch 4,

dadurch gekennzeichnet,  
dass der Unterstützungsträger (8) im Bereich seines  
Austritts aus dem seitlichen Holm (5) durch wenigs-  
tens zwei Rollen (21) der dem Austrittsbereich zuge-  
ordneten Rollenlagerung (14) und das Ritzel (20) der  
Antriebseinrichtung (17) geführt ist.

20 25 6. Kraftfahrzeug nach Anspruch 4 oder 5,

dadurch gekennzeichnet,  
dass die dem Austrittsbereich zugeordnete Rollenla-  
gerung (14) und das Ritzel (20) der Antriebseinrich-  
tung (17) in einem einen Anschlag (22) für den Un-  
terstützungsträger (8) bildenden, hülsenartigen Ge-  
häuseteil (23) angeordnet sind.

30

7. Kraftfahrzeug nach Anspruch 6,

dadurch gekennzeichnet,

dass das hülsenartige Gehäuseteil (23) ein separates, an dem jeweiligen seitlichen Holm (5) des Windschutzscheibenrahmens (3) befestigbares Bauteil darstellt.

5

8. Kraftfahrzeug mit wenigstens einem beweglichen Dachteil (7), das im geschlossenen Zustand fahrzeugfrontseitig an einen Windschutzscheibenrahmen (3) und mit seitlichen Außenbereichen jeweils an einen Unterstützungsträger (8) anschließt, wobei die Unterstützungsträger (8) zur Ausbildung eines offenen Dachbereichs (2A) zumindest bereichsweise in seitliche Holme (5) des Windschutzscheibenrahmens (3) verlagerbar sind, insbesondere ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 7,

15

d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , dass der Unterstützungsträger (8) an seinem fahrzeugheckseitigen Ende (31) zur zentrierten Aufnahme an einer Verriegelungseinrichtung (11) an einem hinteren Dachteil vorgesehen ist, wobei die Verriegelungseinrichtung (11) mit einem eine zentrierende Aufnahme (33) aufweisenden, zylindrischen Verschlusselement (34) ausgebildet ist, in dem ein wippenartig gelagerter Verriegelungshebel angeordnet ist, welcher zum Eingreifen in eine Aussparung (36) an dem fahrzeugheckseitigen Ende des Unterstützungssträgers (8) in einer Verriegelungsposition ausgelegt ist.

25

30

9. Kraftfahrzeug nach Anspruch 8, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , dass der Verriegelungshebel (35) bei Einführen des fahrzeugheckseitigen Endes (31) des Unterstützungs-

trägers (8) in die zentrierende Aufnahme (33) des Verschlusselementes (34) aus einer Ruheposition in die Verriegelungsposition überführt wird.

5 10. Kraftfahrzeug nach Anspruch 9,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass der Verriegelungshebel (35) an seinem dem Unterstützungsträger (8) zugewandten Ende (35A) mit  
einer Feder (39) zusammenwirkt und an seinem dem Unterstützungsträger (8) abgewandten Ende (35B) mit  
einer auf dem Verschlusselement (34) geführten, mit  
dem hinteren Dachteil (9') drehbar verbundenen Hülse  
(27) zusammenwirkt, wobei die Hülse (27) bei Einführung des fahrzeugheckseitigen Endes (31) des Unter-  
15 stützungsträgers (8) in die zentrierende Aufnahme  
(33) des Verschlusselementes (34) bezüglich ihrer  
Längsbewegung freigegeben wird und damit den Verrie-  
gelungshebel (35) freigibt, welcher durch die Kraft  
der Feder (39) in die Aussparung (36) an dem fahr-  
zeugheckseitigen Ende (31) des Unterstützungsträgers  
20 (8) gedrückt wird.

11. Kraftfahrzeug nach Anspruch 10,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
25 dass die Hülse (29) im nichtverriegelnden Zustand  
der Verriegelungseinrichtung (11) durch eine Arre-  
tierungseinrichtung (40) axial gehalten ist, welche  
mit einem Federelement (42) zusammenwirkt und bei  
Aufnahme des Endes (31) des Unterstützungsträgers  
30 (8) in eine die axiale Bewegung der Hülse freigaben-  
de Stellung bewegt wird.

12. Kraftfahrzeug nach Anspruch 11,

dadurch gekennzeichnet,  
dass die Arretierungseinrichtung (40) mit einem Hebelement (41) ausgebildet ist, welches im nicht-verriegelnden Zustand der Verriegelungseinrichtung (11) mit einem ersten Hebelende (41A) in die zentrierende Aufnahme (33) des Verschlusselements (34) ragt und mit einem zweiten Hebelende (41B) durch die Kraft des Federelements (42) in eine über den Außenumfang des Verschlusselements (34) ragende, die Hülse (27) axial haltende Position verschoben ist, und welches im verriegelnden Zustand der Verriegelungseinrichtung (11) durch eine von dem fahrzeugheckseitigen Ende (31) des Unterstützungsträgers (8) auf das erste Hebelende (41A) ausgeübte Kraft entgegen der Kraft des Federelements (42) derart verschwenkt ist, dass das zweite Hebelende (41B) innerhalb des Außenumfangs des Verschlusselements (34) liegt.

13. Kraftfahrzeug mit wenigstens einem beweglichen Dachteil (''), das im geschlossenen Zustand fahrzeugfrontseitig an einen Windschutzscheibenrahmen (3) und mit seitlichen Außenbereichen jeweils an einen Unterstützungsträger (8) anschließt, wobei die Unterstützungsträger (8) zur Ausbildung eines offenen Dachbereichs (2A) zumindest bereichsweise in seitliche Holme (5) des Windschutzscheibenrahmens (3) verlagerbar sind, insbesondere ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 7,

dadurch gekennzeichnet,  
dass der Unterstützungsträger (8) an seinem fahrzeugheckseitigen Ende (31) zur zentrierten Aufnahme an einer Verriegelungseinrichtung (11') an einem hinteren Dachteil (9'') vorgesehen ist, wobei die

Verriegelungseinrichtung (11') mit einem zentrierende Aufnahme (33') aufweisenden, zylindrischen Verschlusselement (34') ausgebildet ist, in dem ein mit einem Rastelement (42) verbundener Längsschieber (44) angeordnet ist, bei dessen Verschiebung das Rastelement (42) in eine Rastaussparung (43) an dem fahrzeugheckseitigen Ende (31) des Unterstützungsträgers (8) eingreift oder diese freigibt.

10 14. Kraftfahrzeug nach Anspruch 13,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass das Rastelement (42) bei Einführen des fahr-  
zeugheckseitigen Endes (31) des Unterstützungsträ-  
gers in das Verschlusselement (34') und Verschiebung  
15 des Längsschieber (44)  ber einen Gelenkmechanismus  
(45) aus einer Ruheposition in die Verriegelungspo-  
sition  berf hrt wird, indem eine an einem Angriffs-  
punkt des Gelenkmechanismus (45) angreifende Feder  
(47) freigegeben wird und das Rastelement (42) in  
20 die Rastaussparung (43) an dem fahrzeugheckseitigen  
Ende (31) des Unterstützungsträgers (8) drückt.

15. Kraftfahrzeug nach Anspruch 14,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
25 dass der Angriffspunkt der Feder (47) an dem Längs-  
schieber (44) ausgebildet ist, welcher in nichtver-  
riegelndem Zustand von einer auf dem Verschlussele-  
ment (34') geführten, mit dem hinteren Dachteil (9')  
drehbar verbundenen Hülse (27) entgegen der Kraft  
30 der Feder (47) gehalten ist, wobei die Hülse (27)  
nach Einf hrtung des fahrzeugheckseitigen Endes (31)  
des Unterstützungsträgers (8) in die zentrierende  
Aufnahme (33') in Richtung des Unterstützungsträgers

(8) bewegt wird und damit den Längsschieber (44) des Gelenkmechanismus (45) freigibt, welcher durch die Kraft der Feder (47) über einen Hebel (46) das Rastelement (42) in die Rastaussparung (43) an dem Unterstützungsträger (8) drückt.

5

16. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 13 bis 15, dadurch gekennzeichnet, dass die Rastaussparung als eine Ringnut (43) an einem axialen Fortsatz (8) im Bereich des fahrzeugheckseitigen Endes (31) des Unterstützungsträgers (8) ausgebildet ist.

10

17. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 10 bis 16, dadurch gekennzeichnet, dass die Hülse (27) an dem Verschlusselement (34, 34') entlang einer Nut (51), welche in Längsrichtung des Verschlusselementes (34, 34') verläuft, geführt ist.

15

18. Kraftfahrzeug nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, dass die an dem Verschlusselement (34, 34') ausgebildete Nut (51) mit der Zahnleiste (18) an dem Unterstützungsträger (8) fluchtet, wobei die Hülse (27) über die Nut (51) des Verschlusselementes (34, 34') und die Zahnleiste (18) des Unterstützungsträgers (8)führbar ist.

25

30

19. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 18, dadurch gekennzeichnet, dass die den beiden seitlichen Unterstützungsträgern (8) zugeordneten Verschlusselemente (34, 34') mit je

zwei spiegelbildlich angeordneten Nuten (51) als Gleichteile ausgebildet sind.

20. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 19,  
durch gekennzeichnet,  
dass das fahrzeugheckseitige Ende des Unterstützungsträgers (8) als konus- oder teilkugelförmiger Bereich (31) ausgebildet ist.

10 21. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 20,  
durch gekennzeichnet,  
dass die zentrierende Aufnahme des Verschlusselements (34, 34') als ein Aufnahmekegel (33, 33') ausgebildet ist.

15 22. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 21,  
durch gekennzeichnet,  
dass die Unterstützungsträger (8) als Gleichteile ausgeführt sind.

20 23. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 22,  
durch gekennzeichnet,  
dass der Unterstützungsträger (8) im in den seitlichen Holm (5) eingefahrenen Zustand vorzugsweise durch eine Selbsthemmung der Antriebseinrichtung (17) arretiert ist.

30 24. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 23,  
durch gekennzeichnet,  
dass ein zentraler Antriebsmotor (19) für beide Unterstützungsträger (8) vorgesehen ist, wobei der Antriebsmotor (19) in Fahrzeugquerrichtung mit dem je-

Wilhelm Karmann GmbH  
Karmannstraße 1  
D-49016 Osnabrück

Kk P-00716.  
13.08.2003

31

weils mit dem Unterstützungsträger (8) zusammenwirkenden Ritzel (20) verbunden ist.

25. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 10 bis 24,

5       d a d u r c h    g e k e n n z e i c h n e t ,  
      dass zum Antrieb der auf den Verschlusselementen  
      (34') geführten Hülsen (27) und des hiermit verbun-  
      denen Dachteils (7') ein an dem Dachteil (7') ange-  
      ordneter Stellmotor (52) vorgesehen ist, welcher ü-  
      ber einen Akkumulator (53) mit einer Stromführung  
      (54) an den Unterstützungsträgern (8) verbindbar  
      ist.

26. Kraftfahrzeug nach Anspruch 25,

15       d a d u r c h    g e k e n n z e i c h n e t ,  
      dass die Stromführung an den Unterstützungsträgern  
      (8) als eine im Bereich des seitlichen Holms (5) des  
      Windschutzscheibenrahmens (3) mit Strom beaufschlag-  
      te Leiterbahn (54) und das Kontaktlement (55) als  
      ein Schleifkontakt ausgebildet sind.

27. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 10 bis 24,

25       d a d u r c h    g e k e n n z e i c h n e t ,  
      dass zum Antrieb der auf den Verschlusselementen  
      (34') geführten Hülsen (27) und des hiermit verbun-  
      denen Dachteils (7') ein an dem Dachteil (7') ange-  
      ordneter Stellmotor (52) vorgesehen ist, welcher  
      schnurlos ansteuerbar ist und einen Akkumulator (53)  
      aufweist, welcher vorzugsweise bei Anlage des Dach-  
      teils (7') an dem Windschutzscheibenrahmen (3) auf-  
      ladbar ist.

Fig. 1

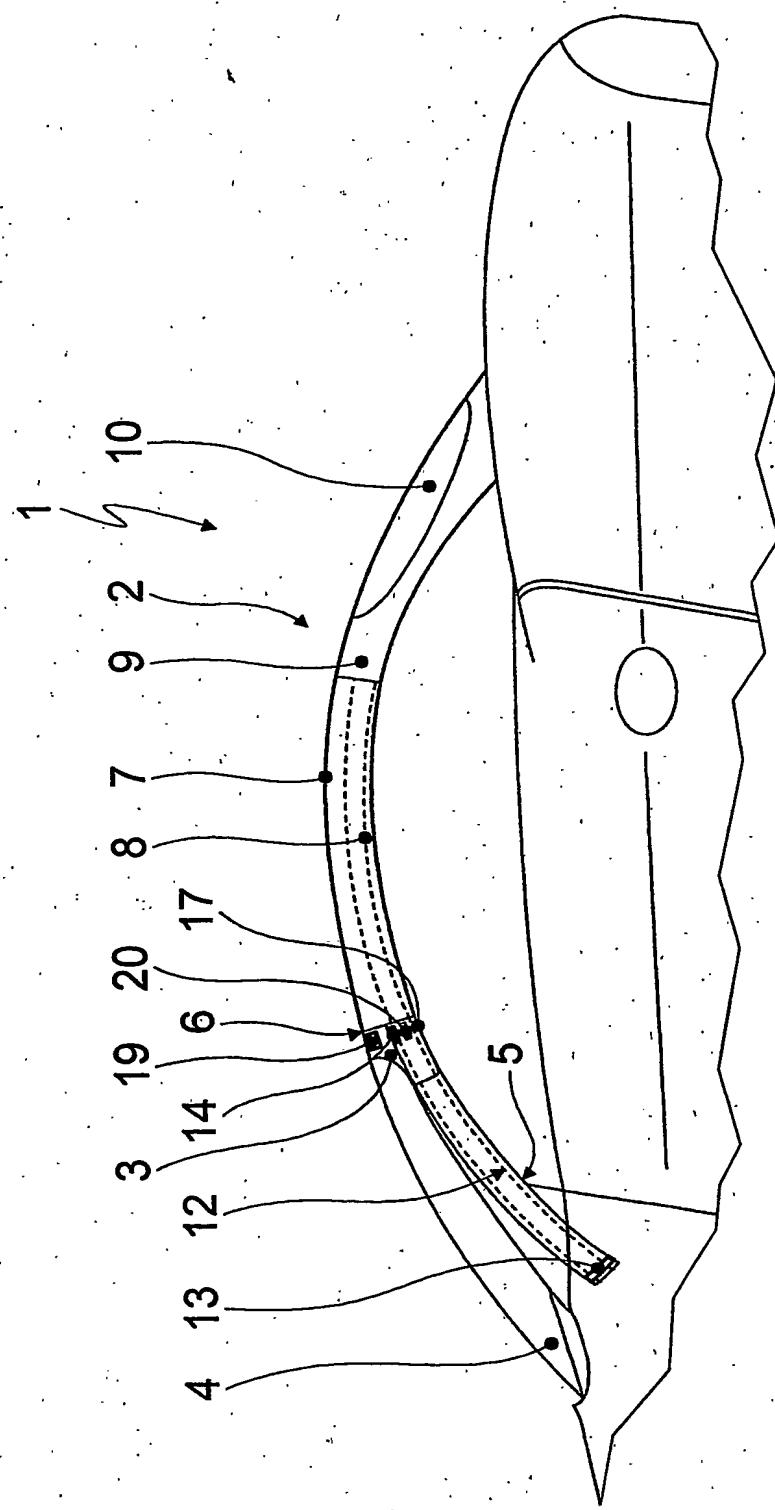
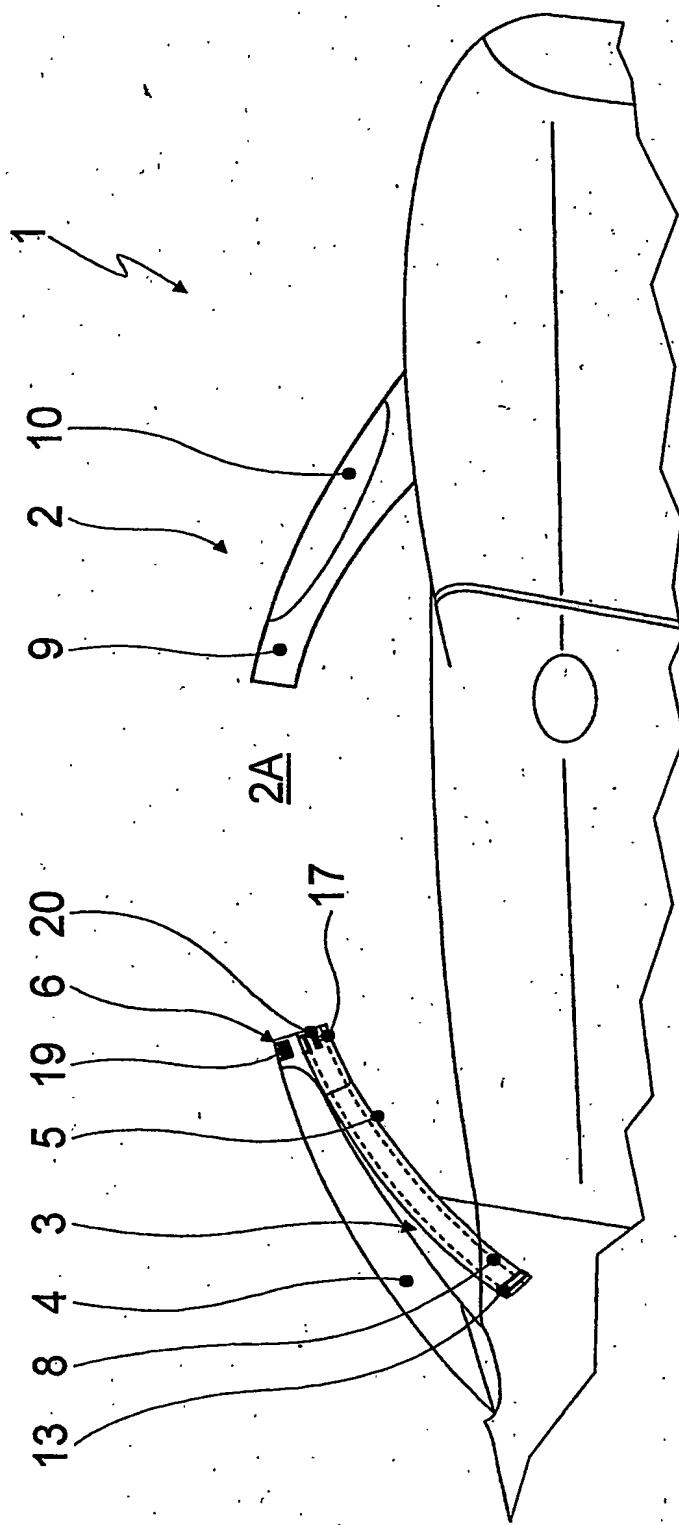


Fig. 2



3 / 8

Fig. 3

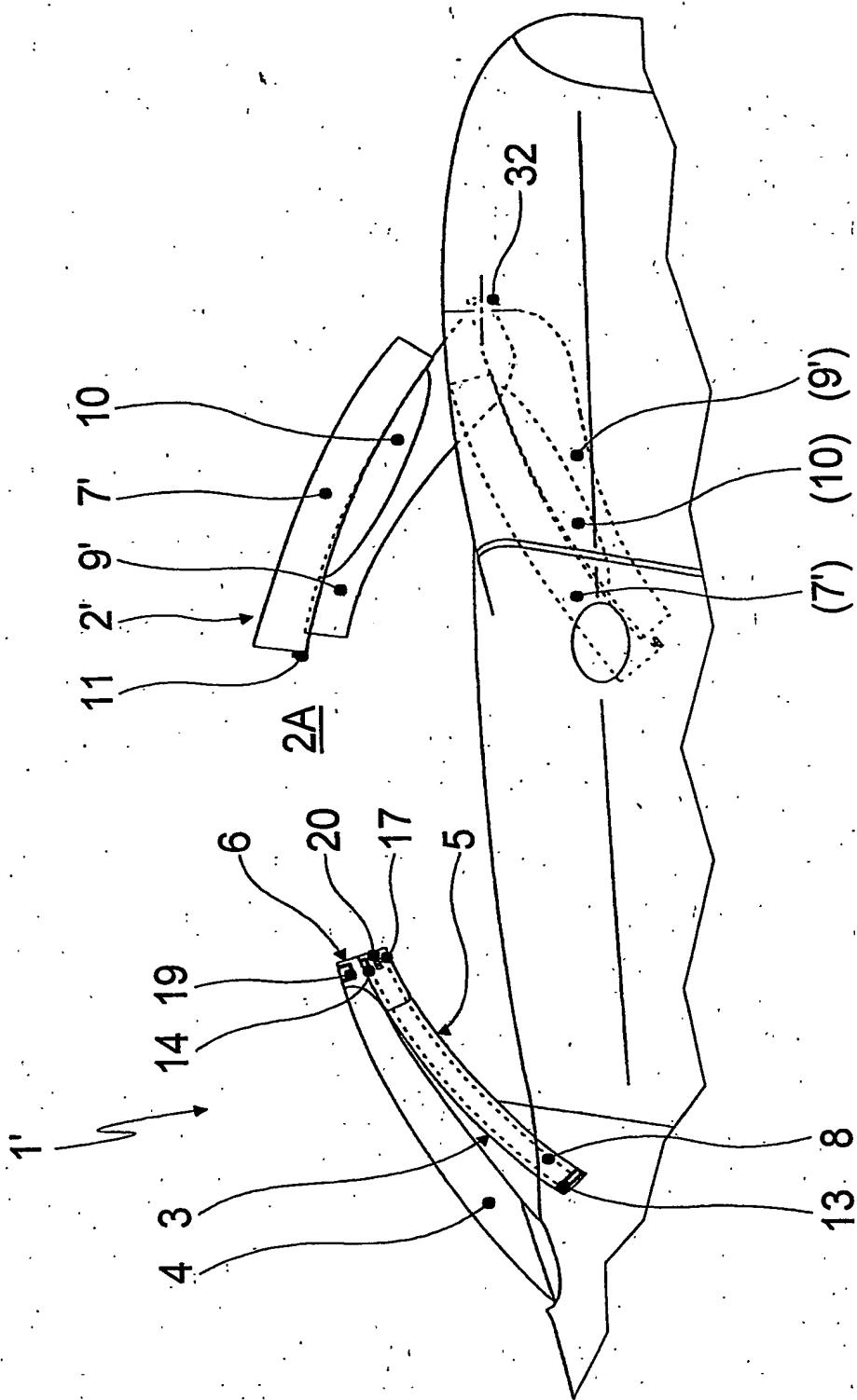
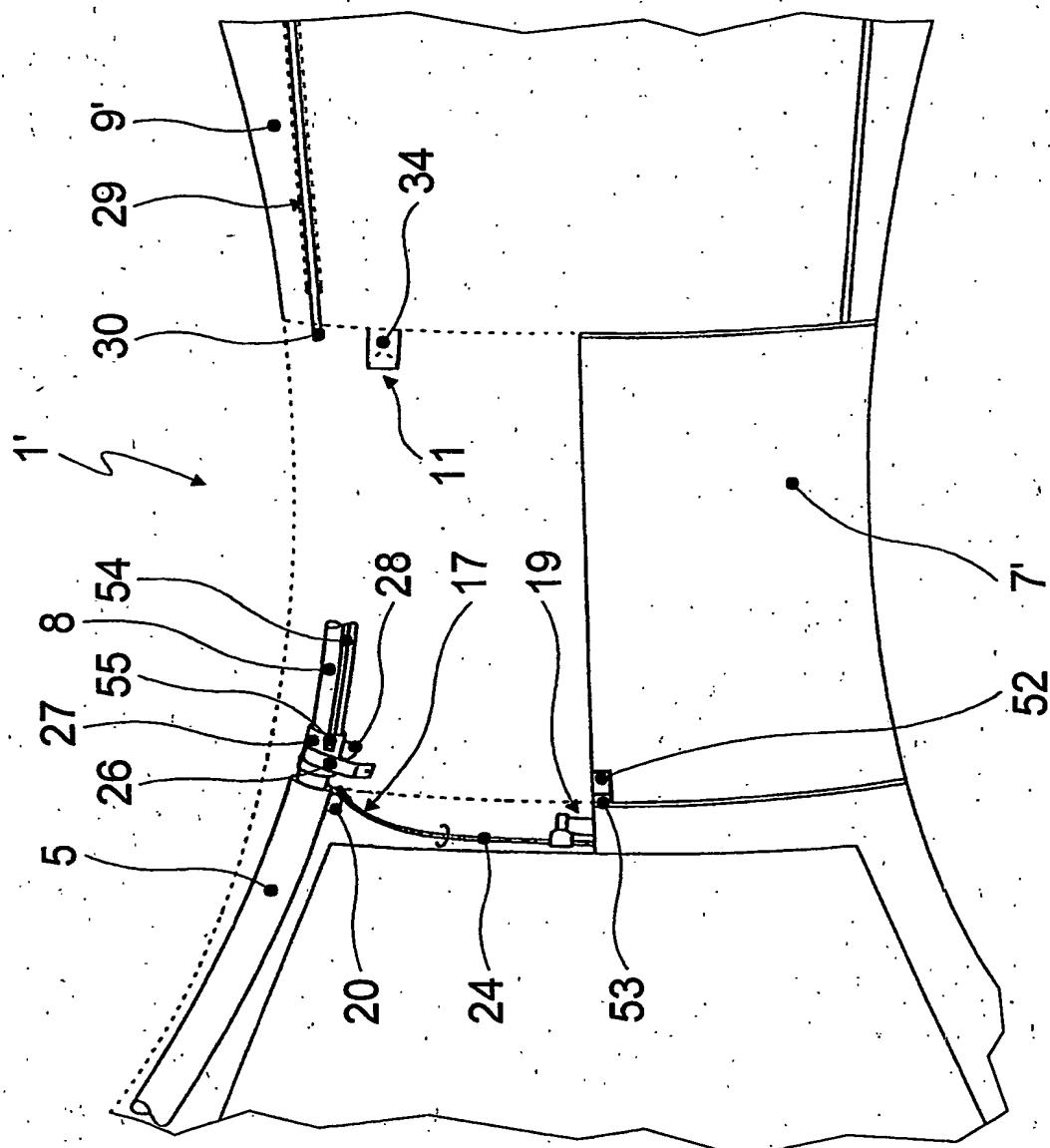


Fig. 4



5 / 8

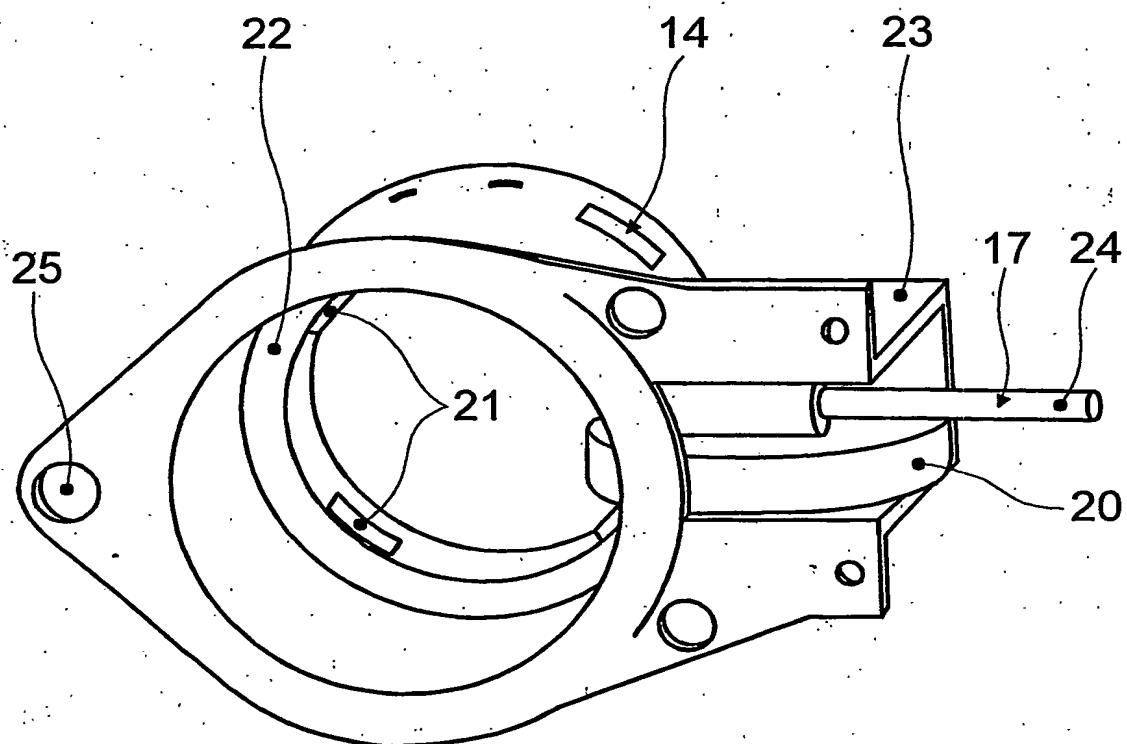


Fig. 5

6 / 8

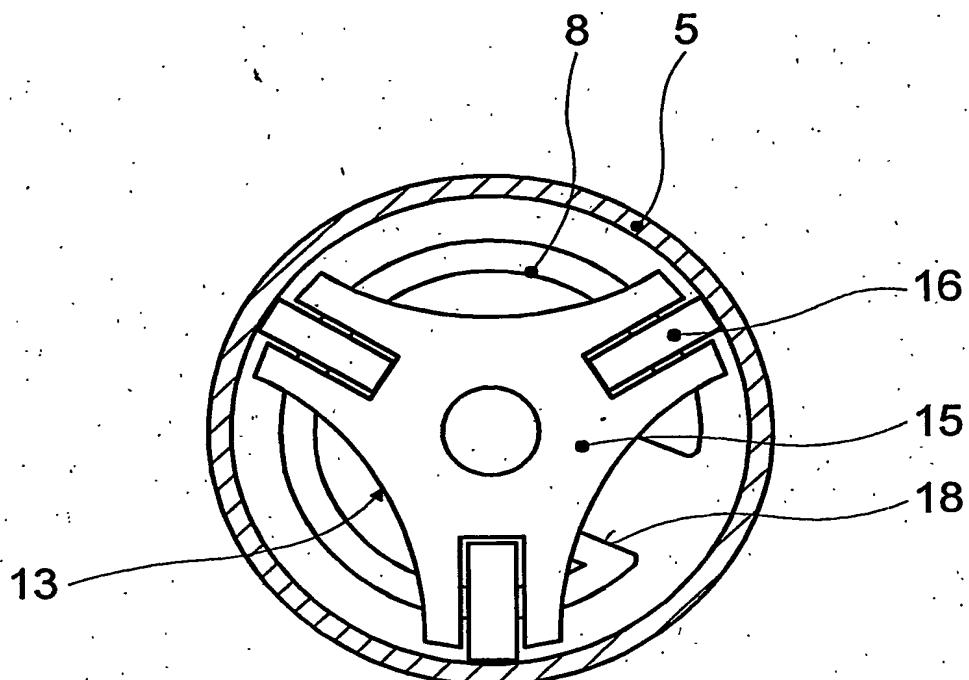


Fig. 6

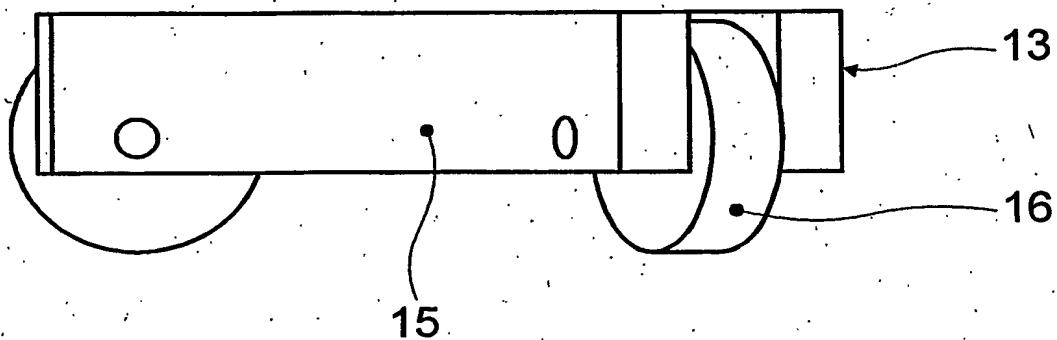


Fig. 7

7 / 8

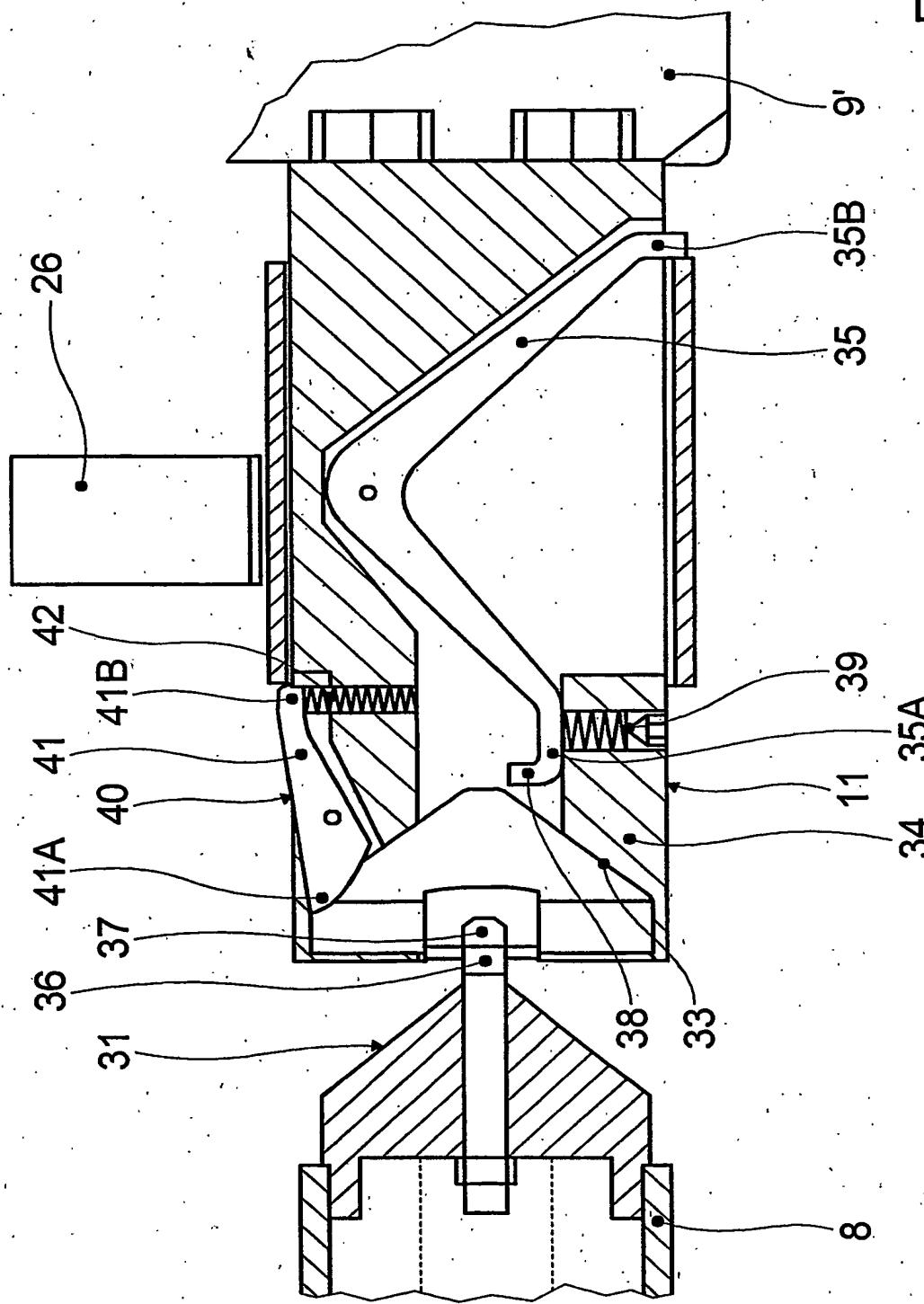


Fig. 8

8 / 8

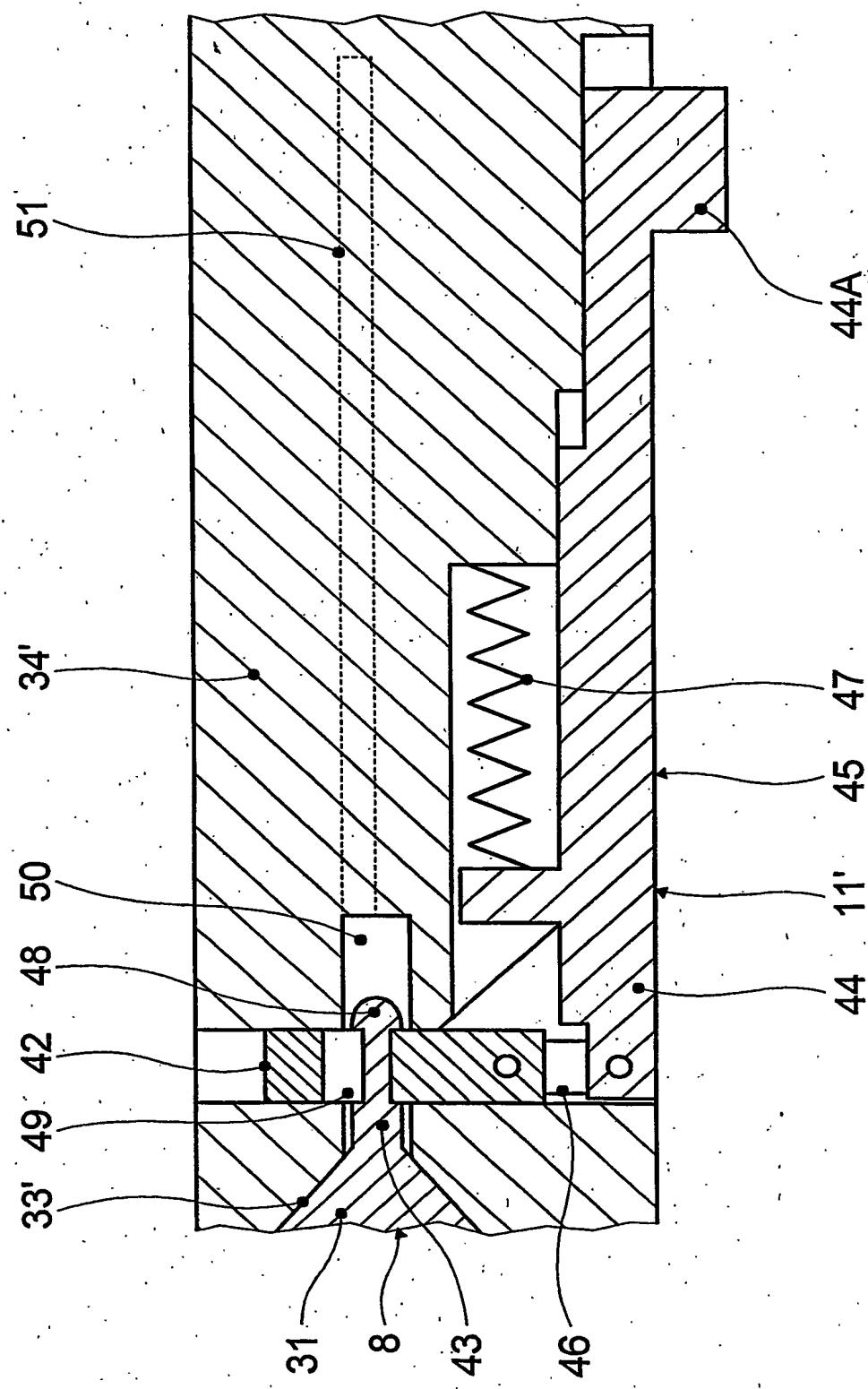


Fig. 9

44

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER: \_\_\_\_\_**

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**